La deposition Picquart.

Enfin, la voilà connue, la déposition de celui que M. le conseiller Bard appelait "mon principal témoin." Quel effondrement lamentable!

Il faudrait pouvoir reproduire en entier cette déposition de Picquard, avec ses mensonges, ses réticences, ses faux-fuyants, ses insinuations hypocrites ; ses équivoques niaises. Nous y avons relevé plus de cent fois des formules comme celles-ci : "Je ne me souviens plus," "il me semble," "mes souvenirs ne sont pas assez nets," "je ne pourrais affirmer," "je crois", ma mémoire ne me sert pas," etc. Et c'est de ça que le Syndicat nous menaçait comme d'une démonstration victorieuse. Il faut en rire bien fort. Mais nous comprenons maintenant pourquoi la majorité de la chambre criminelle a refusé constamment la confrontation, "cinq fois demandée," par le général Roget. Picquart n'aurait pas tenu deux minutes.

Nous pourrions nous borner à dire de la déposition Picquart : C'est un tissu de mensonges et d'allégations vagues. Mais il importe de démasquer définitivement l'homme qui a trahi ses camarades et ses chefs pour passer dans les rangs des ennemis de l'Armée. Il faut par un relevé, même incomplet, de ses mensonges, montrer ce qu'il est et ce qu'il vaut.

LE PROCÈS DREYFUS

Quand fut découverte la trahison de Dreyfus, personne au ministère de la guerre ne se proclamait plus bruyamment que Picquard convaincu de sa culpabilité. Aussi fut-il délégué pour représenter le ministère au procès et à la dégradation. Son plan était d'entrer au service des renseignements parce que, là seulement, il lui serait possible de tenter, avec quelques chances, la substitution d'un autre officier à Dreyfus. Et en effet, quand le colonel Sandherr dut quitter le service des renseignements pour prendre la direction d'un régiment, Picquard mit en jeu des influences puissantes et obtint la succession du colonel Sandherr.

Devant ses alliés de la chambre criminelle, Picquart a raconté à sa façon l'enquête et l'instruction contre Dreyfus. Ah! ce n'est plus celui qui s'exprimait sur Drefus avec la pire violence! Aujourd'hui, il plaide la cause de son client. Et il faut voir par quels artifices cauteleux il s'efforce de revenir sur son attitude d'autrefois, si gênante aujourd'hui : "Je crois bien, dit-il, qu'à ce moment j'ai dû partager l'opinion de mes camarades." Il croit! Il a dû! Cette absence perpétuelle de franchise caractérise le personnage.

La ressemblance évidente de l'écriture de Dreyfus avec celle du bordereau l'ennuie un peu. Il essaie de s'en tirer, comme toujours, par une pirouette. "L'écriture du bordereau, dit-il, ne me paraît pas être celle de Dreyfus ; elle est, il est vrai, "de la même famille." Cette expression : "de la même famille" est vraiment exquise. Elles se ressemblaient comme deux frères, n'est-ce pas? Et le plus triste pour Picquart c'est que son client lui-même, Dreyfus, lui inflige un démenti. Dreyfus a reconnu l'identité des deux écritures. Atterré quand on lui montra le bordereau, cherchant une excuse, il balbutia :

"On m'a volé mon écriture!"

....
....

Nous arrivons à la partie de sa déposition où Picquart explique les circonstances dans lesquelles il a eu connaissance du "petit bleu", dont il veut faire une pièce accusatrice contre le commandant Esterhazy.

"Ici nous n'allons pas seulement prendre Picquart de nouveau en flagrant délit de mensonge. Nous allons trouver dans ses propres déclarations l'aveu que le "petit bleu" est un faux."

Devant la chambre criminelle, sous la foi du serment Picquart affirme que le "petit bleu" est arrivé au service des renseignements fin mars 1896.

Au procès Zola, toujours sous la foi du serment, Picquart avait affirmé que le "petit bleu" était arrivé "au commencement de mai 1896.

Dans son rapport officiel du 1er septembre 1896 adressé au général Gonse par Picquart, alors chef du service des renseignements, pour demander des poursuites contre Esterhazy, il affirmait que le "petit bleu" était arrivé fin avril 1896.

Ainsi, trois fois Picquart a eu l'occasion de donner, son avis sur la date du "petit bleu". Trois fois il a donné des dates différentes. Il a au moins deux fois fait un faux serment.

Mais il y a plus.

Si la date de "fin avril" donnée par Picquart dans son rapport officiel est exacte, il en résulte : 1o Que Picquart a menti devant la Cour de cassation : 2o que son enquête sur Esterhazy, commencée, comme l'a établi M. Devernine, le 8 avril, était antérieure à l'arrivée prétendue du "petit bleu" et que le "petit bleu" a précisément été fabriqué pour justifier cette enquête

Si la date de "fin mars" donnée par Picquart à la Cour de cassation est exacte c'est qu'il a menti dans son rapport officiel de septembre 1891. Et si, dès cette époque il mentait, c'est qu'il avait à dissimuler des agissements coupables.

Concluons. Dans un cas comme dans l'autre, Picquart a menti. Et ces mensonges constituent au moins une présomption singulièrement forte en faveur de la fabrication par lui du "petit bleu".

(LE PETIT JOURNAL)
Paris.

La boisson de l'avenir

Mon savant collaborateur Henri de Parville vous a déjà entretenus des curieuses expériences tentées autour de cette nouvelle découverte de la science : l'air liquide. A mon tour de noter l'épisode "bien parisien" d'un banquet récent où M. d'Arsonval a versé, au dessert, une bouteille d'air liquide dans les verres de champagne de ses convives.

On peut donc à présent boire de l'air liquide. L'an passé, un verre en fut offert à Guillaume II. Il se contenta de lever son verre en l'honneur de la science. sans y tremper les lèvres ; il eût craint que l'air liquide n'eût brûlé comme un fer rouge son impérial estomac. Les convives de M. d'Arsonval se sont risqués à le boire et leur estomac ne s'en est pas trop ressenti. Alors, apercevez-vous la portée de cette étonnante invention?

Cet air moderne, on l'enverra donc de tous les pays, absolument comme une bouteille de lait, transporté par le chemin de fer, à de grandes distances!

Le moment n'est pas loin où, à table d'hôte, on nous offrira, à la place des sources les plus réputées, l'air des Alpes ou des Pyrénées, par exemple, ou l'air de la mer, à volonté. Les bouteilles seront étiquetées, cachetées, il n'y aura qu'à choisir.

Egalement, aux "five o'clock," l'air des montagnes de la Suisse remplacera le thé traditionnel.

Plus d'appartements clos, plus de salles de théâtre irrespirables, quelques bonbonnes d'air liquide versées dans la chambre ou sur le devant de la scène et des vapeurs d'un blanc très doux, très fin iront inonder de délices les habitants et les spectateurs.

Enfin, au sein du Parlement lui-même, où, comme on sait l'air est si lourd, si fiévreux, si fertile en microbes, ne suffira-t-il pas à un ministre ingénieux de faire répandre dans l'hémicycle un arrosage discret de bon air pur pour chasser les menaces de séances orageuses?

Oh! l'admirable découverte! Un bain d'air national, réfrigérant les folles cervelles parlementaires... Un brin d'air liquide remplaçant le verre d'eau traditionnel et rassérénant à la tribune les plus tumultueux orateurs!

Un Negre deteint

Un nègre africain du Soudan, qui avait été amené à Vienne par un voyageur africain, fut atteint, cet automne, d'une maladie nerveuse. Le médecin appelé pour le soigner le traita par le système électrique. Lacho, c'est le nom du nègre, rétablit peu à peu sa santé, mais, après quatre mois de traitement, sa peau était devenue aussi blanche que celle d'un Européen.

Lacho présente, maintenant, le plus étonnant aspect avec sa peau blanche d'un côté, et de l'autre ses cheveux crépus, ses lèvres lippus et sa tête de nègre. Le cas a excité l'intérêt de tous les cercles scientifiques. Le médecin de Lacho assure que la couleur de tout nègre pourrait être changée par ce moyen.

Voilà, peut-être, qui va résoudre la question nègre aux Etats-Unis.

LA VITESSE DES TRAINS.

Il ne s'agit pas ici de ces "records" de vitesse effectués aux Etats-Unis, dans des circonstances exceptionnelles, soit pour l'essai d'une machine, soit pour étudier la possibilité d'une concurrence, mais bien du service normal et régulier des trains postaux et de leur valeur commerciale, c'est-à-dire du temps employé pour parcourir un trajet déterminé, arrêts compris.

Nous prendrons comme exemple le train dénommé Great Transcontinental Mail-Train, qui porte la malle entre New-York et Chicago. La feuille de marche pour la journée du 2 janvier dernier donne, pour le parcours de retour au départ de Chicago, relevé pendant les dix premières heures, une vitesse moyenne, arrêts compris, de 82,5 kil. à l'heure : (sur ce parcours, la deuxième heure a été de 90 kilomètres). C'est un très-joli résultat, mais nous allons sans doute étonner nos lecteurs en leur apprenant que cette vitesse n'approche pas encore de celle des grands express anglais et qu'elle est même un peu inférieure à celle de plusieurs des trains rapides français!

Nous trouvons, en effet pour la vitesse moyenne de marche des grands express qui vont de Londres en Ecosse et dans le nord ouest de l'Angleterre, les chiffres suivants :

London and North Western, (Londres à Carlisle), 85 kil. 100.

Great Northern (Londres à Grantham), 86 kil. 900.

Great Western Railwey (Londres à Bath), 88 kil. 380.

Passant au parcours français, nous voyons, par exemple, que le rapide de Calais, qui part tous les jours de Paris à midi 20, franchit en trois heures trois minutes les 296 kil. 800 qui séparent la gare du Nord de celle de Calais-Maritime, soit à la vitesse moyenne de 84 kil. 700 à l'heure Le Nord Express, (Paris—Berlin — Saint-Petersbourg), marche entre Paris et la frontière Belge, à la vitesse de 85 kil. 470, celle de 82 kil. 500 du grand- transcontinental américain est précisément la vitesse du rapide de Bordeaux sur le parcours de Paris à Tours. Enfin, si nous considérons la vitesse moyenne maxima de 90 kilomètres réalisée pendant une heure, par le train américain sur un parcours partiel, nous trouvons qu'elle est un peu inférieure à celle du Nord Express sur le trajet de Paris à Saint-Quantin (90 kil. 050), et sensiblement plus faible que celle du train de luxe Calais-Rome, qui franchit les 130 kil. 600 de Paris à Amiens en une heure vingt-cinq minutes, soit à la vitesse moyenne de 92 kil. 200